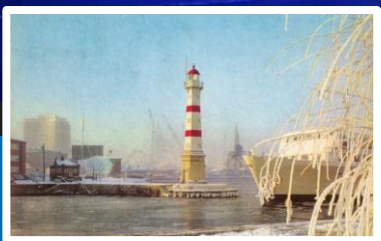
Malmö
hamnar

Inre hamnen
Limhamn
Södra Fiskehamnen
Kåsen
Citadellshamnen

Ta en rundtur



Anders Dernback bildspel, text Wikipedia

Malmö har inte haft någon naturlig djuphamn, undantaget den mindre ränna som öster om den äldsta staden gick in mot Kirseberget. Denna omtalades på 1680-talet som "Tinghamn" eller "Fitte hamb". Denna hamn verkar ha försvunnit på 1700-talet. 1714 omtalas dock vattendjupet i hamnen fortfarande till ca två meter. Från medeltiden till slutet av 1700-talet fördes merparten av varorna från skeppen till en lång träbrygga ut i havet, benämnd "Fergebron". Att döma av ständiga påpekanden var denna brygga emellertid kraftigt utsatt för väder, vind och inte minst av isen. Så förstördes bryggan till exempel 1627 då Kristian IV tillät extra broskatt för att täcka reparationen. 1655 beordrade Fredrik III av Danmark om medel för att reparera Fergebron. 1728 beviljade Fredrik I av Sverige användandet av kronotimmer för den förfallna bryggans uppbyggande. Skepp med större djupgående än ca två meter som angjorde Malmö fick ankra långt ute i Öresund. Här låg de emellertid helt blottade för de ibland häftiga vindarna. Tidigt måste man därför ha anlagt konstgjorda stenrösen som säkrade ankringsplatserna. Dessa fanns kvar till slutet av 1700-talet och benämndes då Kon, Blidan och Kalven. Under 1500-talet var det ofta stridigheter dem emellan. På 1560-talet bestämde dock Malmö råd om fördelningen dem emellan. Prämmännen skulle ta hand om alla varor som förts förbi "Krogen", dvs. nuvarande Kronborg, undantaget trävaror från Kullen och Höganäs. De skulle också ha rätten till varor som söderifrån kommit in i sundet, undantaget de från Rostock och Wismar samt de från Falster, Lolland, Mön och andra danska småöar.

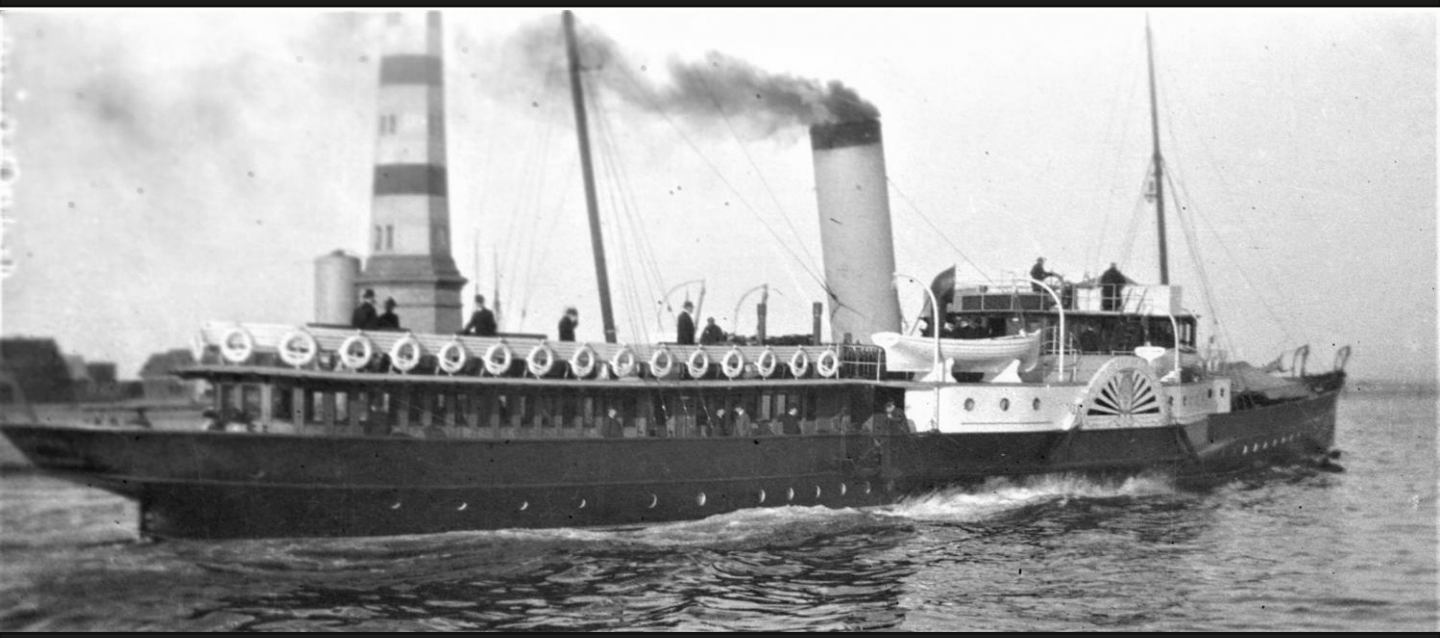
Kustlinjen vid Malmö låg ungefär vid Norra Vallgatans norra sida. På 1770-talet började man så smått bygga den första hamnen. Initiativtagare var Frans Suell. Tillsammans med stadens styrande önskade han sig en riktig hamn där större båtar kunde lägga till direkt, utan att behöva ankra på redden och lasta om godset till mindre båtar. 1820 hade arbetet kommit så långt att hamnen bestod av två pirer, med ett djup av 1,5 till 4 meter mellan pirerna. Idag motsvarar det ungefär det område som utgörs av Inre hamnen, från piren på Universitetsbron och in mot staden. Arbetskraften till dessa projekt hämtades från indelta soldater och straffångar, utöver den ordinarie arbetskraften. Under ledning av dåvarande ordföranden i hamndirektionen Lorens Isak Bager och ingenjören Carl Gottreich Beijer började man på 1840-talet valla in områden väster och öster om pirarna. Dessutom breddades hamnbassängen. Efter ytterligare breddningar började den nyvunna marken utnyttjas för andra ändamål. 1856 invigdes järnvägsstationen och delar av järnvägen mot Lund på utfylld mark öster om hamnen. Järnvägen kom att få en enorm betydelse för hamnens utveckling då staden bland annat utgjorde slutpunkten på Södra stambanan. Passagerarna kunde stiga av tåget för att kliva på färjorna i Malmö mot Köpenhamn eller kontinenten. Järnvägen och hamnen hade även fördelen att de lades i ett obebyggt läge långt ifrån bostadsområden och jordbruk där det var enkelt att utvidga verksamheten med hjälp av nya utfyllningar mot havet, vilket möjliggjort vidare utbyggnader av hamnen.

1870

På 1870-talet etablerade sig Kockums varv i den västra delen och en station byggdes för järnvägen mot Ystad, Malmö Västra. På 1890-talet startade reguljära färjelinjer med ångbåt till England och Köpenhamn. Nyhamnen anlades. Kockums flyttade hela sin verksamhet från Davidshall till hamnen runt 1910. Frihamnen invigdes 1923. Samtidigt byggdes Industrihamnen längre österut. Hamnen blev även skådeplatsen för ett av Sveriges största politiska attentat i modern tid, Amaltheadådet 1908.
År 1964 invigdes Sjölundaverket nära kommungränsen mot Burlöv i hamnens ytterområde. Malmös och de angränsande kommunernas avloppsvatten renas i verket innan vattnet släpps ut i havet.
År 1990 bolagiserades den kommunala hamnförvaltningen och när Öresundsbron öppnades gick Malmö Hamn AB samman med sin motsvarighet i Köpenhamn till det gemensamma bolaget Copenhagen Malmo Port.

Citadells Hamnen 1890

Geifion år 1908
Köpenhamnsbåten



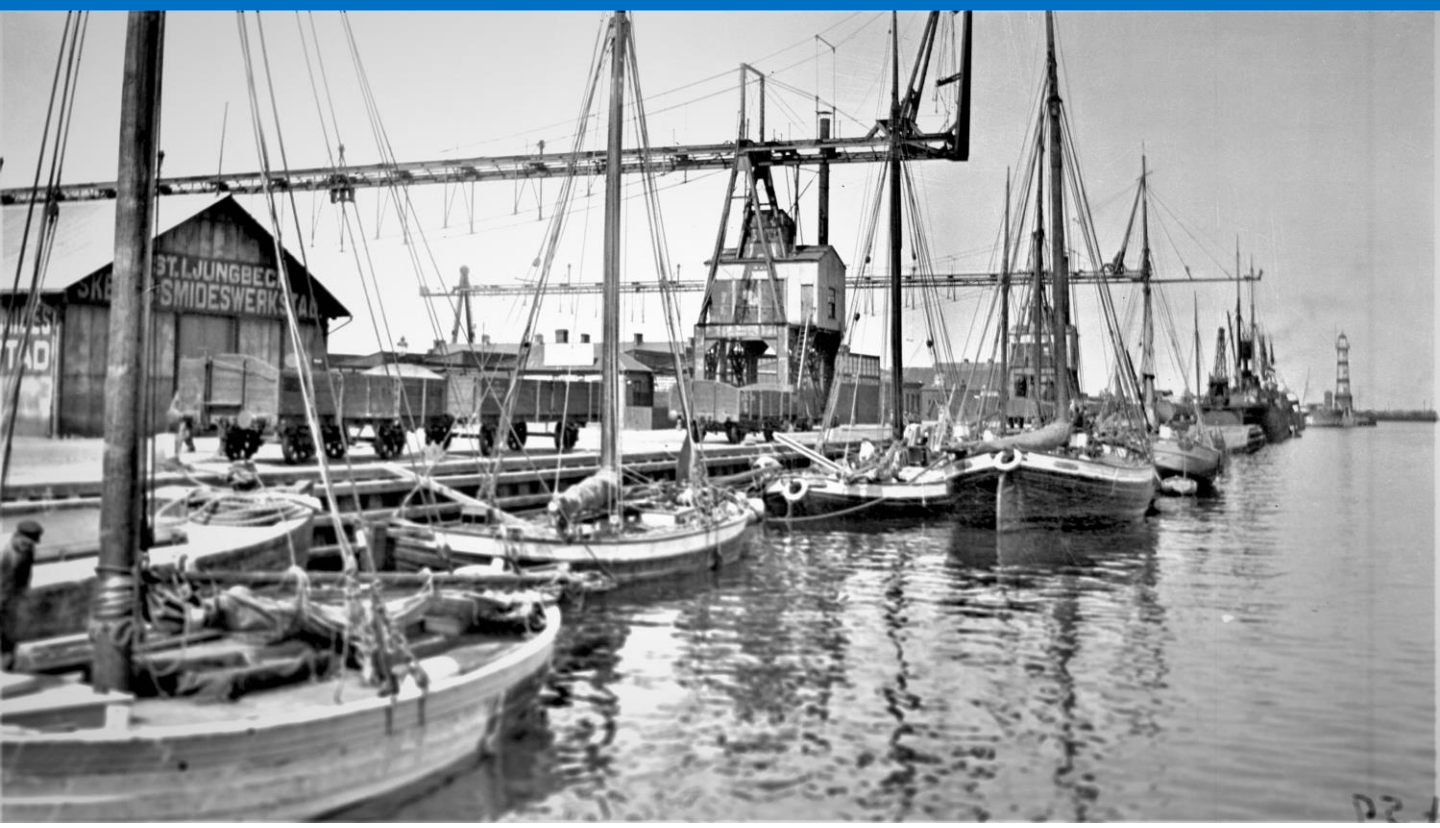
Suellshamnen 1908

Malmö hamn vid 1820-talets mitt - av Georg Henric Flensburg

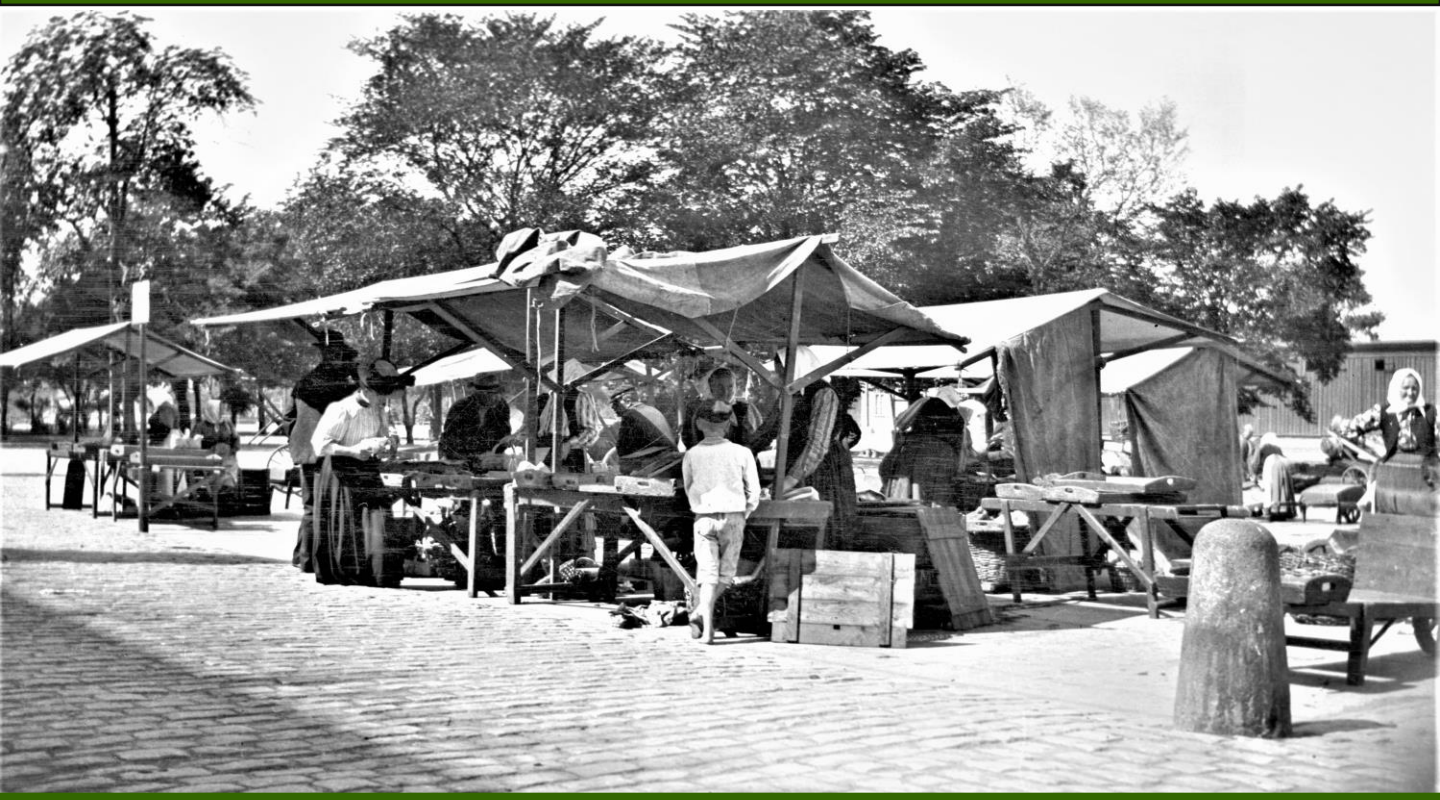
Under ledning av dåvarande ordföranden i hamndirektionen Lorens Isak Bager och ingenjören Carl Gottreich Beijer började man på 1840-talet valla in områden väster och öster om pirarna. Dessutom breddades hamnbassängen. Efter ytterligare breddningar började den nyvunna marken utnyttjas för andra ändamål. 1856 invigdes järnvägsstationen och delar av järnvägen mot Lund på utfylld mark öster om hamnen.

Köpenhamnsbåten Sverige 1906

Inre hamnen och den västra sidan som idag ligger närmre Malmö Universitetsbyggnader

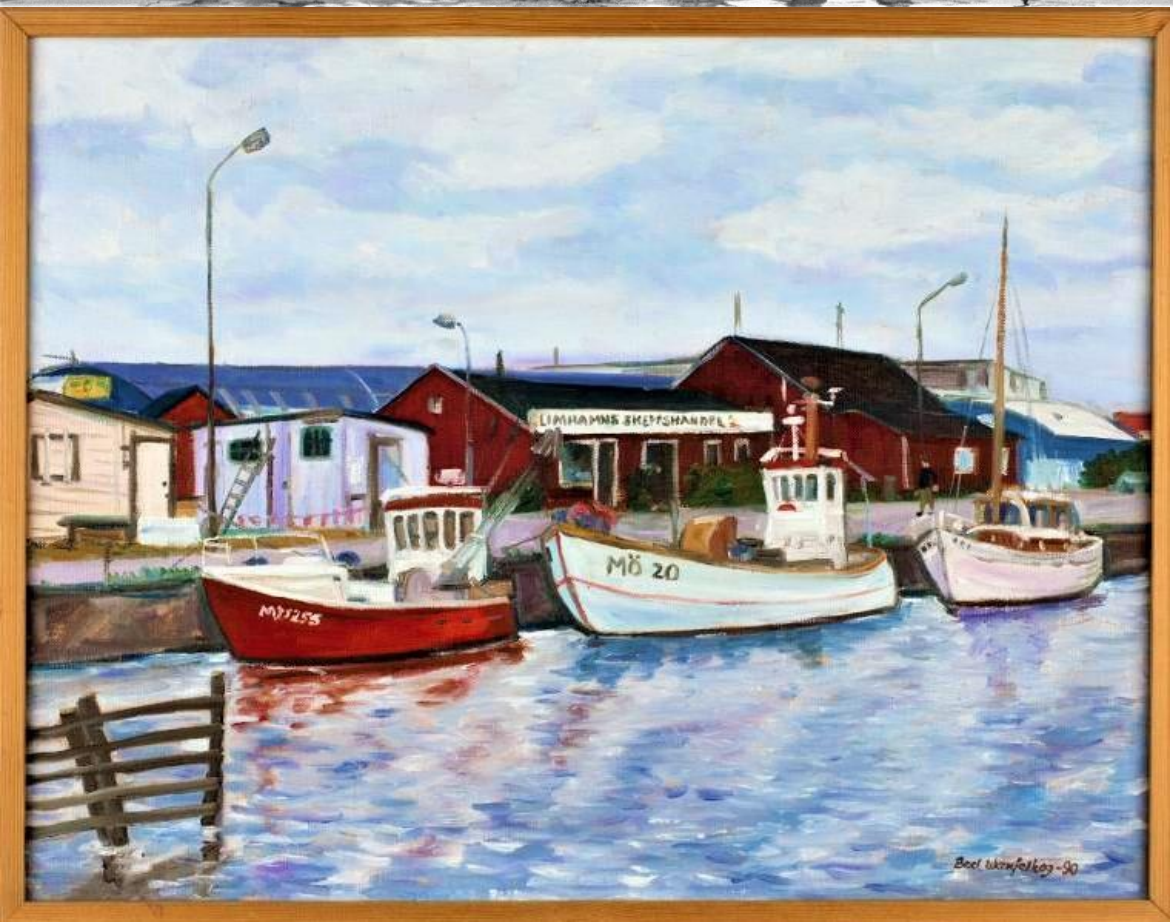


Fisktorget vid Hjälmarebron 1906



Inre hamnen på 1840 talet

M/S Fylgia har kommit från Sydamerika år 1924



LIMHAMN

Boel Wanjeskog

Vinter 1940

De kalla krigsvintrarna kallar man de tre vintrarna 1939/1940–1941/1942, som var osedvanligt kalla i Sverige och resten av Norra Europa. ... De kalla krigsvintrarna inföll då såväl jorden som helhet och norra halvklotets vintrar hade ett temperaturmaximum. Hela Sverige hade kallt. Den sista av de tre vintrarna var allmänt den kallaste och i de östra delarna av Götaland och Svealand var det rekordkallt. I Stockholm var medeltemperaturen för de tre månaderna −7,8 grader. Haparanda hade −15,4, Göteborg −5,1 och Lund −4,0 grader

Kåsen i Limhamn

© Nils Artur Nilsson / avfotograferad av Vladimira Tabáková / Malmö Museer

ÖRESUNDSBRON

Inre hamnen från taket på tullhusets östra paviljong, 1901

TULLHUSET

Malmöhus tågfärjan

Köpenhamnsbåtarna

Huvudpostkontoret skymtar i fjärran

Centralposthuset i Malmö är ett byggnadsminnesmärkt hus vid Skeppsbron i Inre Hamnen. Centralposthuset uppfördes 1900-1906 i nationalromantisk stil, nära Centralstationen och ångbåtarnas kajplatser. Ferdinand Boberg, som tidigare arbetat med Centralposthuset i Stockholm, var arkitekt. Huset blev byggnadsminne 1935. När posthuset byggdes om 1944, efter ritningar av Erik Lallerstedt, tillkom bland annat fönsterraden längs takfoten. Numera ägs huset av ett fastighetsbolag och posten delar lokalerna med andra hyresgäster.

Savoy Hotell Malmö

På platsen fanns sedan medeltiden en gästgivargård. 1862 byggdes ett hotell på platsen som fick namnet Hotell Svea. Ett 20-tal år senare döptes det om till Hotell Horn, efter den dåvarande ägaren. Namnet Savoy fick hotellet 1902, då uppkallat efter Hotel Savoy i London. Inför Baltiska utställningen 1914 byggdes delen mot Hamngatan med festvåning, matsal och nya hotellrum. Arkitekt var Frans Ekelund. Hotellet är känt för att Sten Broman och Fritiof Nilsson Piraten hade stambord i restaurangen. Piraten har även givit en känd och vällustig skildring av ett smörgåsbord på dåvarande Hotell Horn i romanen Bock i örtagård

Västra Hamnen

LIMHAMN

MÖ141

Limhamn

Småbåtshamn Limhamn

CITADELLSHAMNEN

Södra Fiskehamnen Limhamn